

AGOSTINO PORRETTO

*(Direttore Regionale dell'Assessorato del Turismo,
delle Comunicazione e dei Trasporti della Regione Siciliana)*

NUOVE TECNOLOGIE E PROGETTUALITÀ DELL'INDUSTRIA TURISTICA IN SICILIA

Prima di iniziare la mia relazione debbo manifestare una sensazione che mi fa ritornare indietro al convegno di Acireale, organizzato sempre dal CUST. La differenza degli argomenti trattati è notevolissima, siamo passati da una trattazione di tipo classico-tradizionale in cui si parlava di infrastrutture e di ipotesi di sviluppo in termini quasi canonici ad una visione in cui si parla al futuro, come testimoniano le relazioni di oggi, dal primo intervento del professore Falzea, a quelli del professor Zunarelli e, adesso, dell'ingegnere Laganà. C'è un ragionamento fortemente rivolto agli anni 2000 che ci pone l'interrogativo se anche noi saremo in grado di raggiungere gli obiettivi che la *new economy* configura. Facendo riferimento alla nostra realtà regionale, o anche italiana, il contrasto rispetto alla realtà che si intende realizzare nei prossimi anni è fortemente stridente e ci può far diventare leggermente scettici. Non v'è alcun dubbio che il nuovo punto di forza che il sistema economico mondiale sta registrando deriva esclusivamente dalla introduzione massiccia delle nuove tecnologie, che "stringe" sempre di più la realtà mondiale. Quindi, il concetto di globalità perde la dimensione sua illimitata, comincia a diventare sempre più piccolo e la sollecitazione fatta a ciascuno di noi è di inserire la propria realtà, sia nel campo scientifico, sia in quello amministrativo o tecnico, in quella mondiale che si va a configurare e che poi, guarda caso, è lo scenario della concorrenza che oggi si

impone e che costringe il dirigente d'impresa ad un continuo aggiornamento.

Quindi, quando parliamo di turismo, considerato che il turismo è l'elemento risultante di tutta una serie di comportamenti organizzativi, sociali, umani e informatici, ecco che il problema diventa ancor più complicato. Io, oggi, mi trovo a dover competere con il mercato turistico internazionale che necessita di un prodotto sempre più raffinato e per noi sempre più irraggiungibile. L'unico aspetto vincente del prodotto turistico siciliano è che esso rappresenta e comprende un patrimonio turistico e culturale inimitabile al mondo. E non parlo soltanto di una realtà eco-ambientale che ancora mostra una sua integrità originaria – il territorio che ci ospita ne è un esempio concreto –, ma di un patrimonio socio-culturale della civiltà umana che non possiede nessun'altra parte del mondo.

Come è a tutti noto, la Sicilia possiede il 30 per cento del patrimonio culturale italiano, che, a sua volta, rappresenta il 70 per cento del patrimonio culturale del mondo. Quindi, possiamo definire la nostra realtà isolana come un prodotto turistico incommensurabile e di difficile competitività da parte di nessuna altra realtà e, a tal proposito, è urgente la necessità di una rivisitazione del suo sistema organizzativo e della sua proposizione, da un punto di vista commerciale, nel mercato internazionale. Non v'è dubbio che l'argomento di cui ci stiamo occupando oggi, e cioè il trasporto, è quell'elemento differenziale che consente al consumatore finale la scelta del proprio itinerario turistico e che fino ad oggi, per la marginalità della nostra regione rispetto ai mercati internazionali, ha rappresentato un freno allo sviluppo del turismo in Sicilia. Oggi le cose cominciano a modificarsi, sia per l'evoluzione tecnologica, sia perché gli interessi del mondo in termini turistici si stanno indirizzando verso il mercato del Mediterraneo: i traguardi del mercato turistico internazionale non sono più il raggiungimento di quei luoghi di vacanza e basta, ma di quel prodotto turistico che consenta di realizzare quel "viaggio" che serve ad arricchire le proprie conoscenze. Quindi, il turismo assume un ruolo importantissimo nello sviluppo socio-economico del mondo. Il rapporto col trasporto e la sua interconnessione sono a

360 gradi, e non soltanto per una o due tipologie di vettore, ma in tutto il sistema.

Dall'analisi che ho fatto per redigere questa relazione, mi sono reso conto che la tecnologia del sistema gestionale dei trasporti determinerà in modo inequivocabile un miglioramento della qualità stessa del trasporto, essenzialmente trasferendo la logica primaria dalla infrastrutturazione alla fornitura di un servizio sempre più ottimale che, nell'avvicinare le distanze, nel rendere economico il costo del trasporto, nel rendere diversificato il trasporto, dia al visitatore le facoltà di scelta del mezzo di trasporto da utilizzare, del come e perché utilizzarlo.

Questo tipo di nuova filosofia nell'economia e nella tecnica del trasporto va ad occupare quei campi della *new economy* che sono i servizi estranei al sistema del trasporto inteso in senso tradizionale, ma che diventano il complemento fondamentale per determinare scelte che, altrimenti, non si potrebbero fare. Oggi un ipotetico turista inglese può decidere se venire in Sicilia consultando su internet le varie ipotesi, che non sono peraltro tutte quelle possibili, considerato il mancato aggiornamento del sistema informatico e telematico regionale dovuto al fatto che l'avanzamento dei sistemi comporta investimenti, formazione professionale e una serie di azioni necessarie per collegarsi con le realtà più avanzate del nostro paese. Quindi, l'evoluzione deve necessariamente avere momenti di concreta applicazione e, al contempo, collegarsi con il settore turistico per fornire la pluralità di servizi che sono necessari alle scelte dell'operatore turistico. Non v'è dubbio che questo tipo di evoluzione che andiamo a verificare e che sicuramente risente della tecnologia, si scontra poi con realtà come quella, per esempio, del sistema ferroviario della quale l'ingegnere Laganà ci ha dato una rappresentazione, che in Sicilia è, dal mio punto di vista, fantascientifica se si pensa alla Palermo-Messina, priva del doppio binario, o alla Palermo-Siracusa. Il problema teorico è quello di una progettualità che, guarda caso, nella nostra realtà meridionale stenta ad entrare.

Non parliamo poi delle difficoltà di tipo operativo, come l'impatto ambientale, perché il problema della innovazione tecnologica delle infrastrutture trova il punto più basso in questi fattori. Noi abbiamo

delle normative di carattere comunitario o nazionale sacrosante, ma è altrettanto vero che non possiamo aspettare cinque anni, o addirittura all'infinito un'autorizzazione per realizzare un raddoppio ferroviario, o un porto oppure un aeroporto. Essere operatore di frontiera significa affrontare i problemi concretamente, non idealizzare, e l'operatore pubblico ogni giorno confligge con un tipo di realtà in cui l'avanzamento tecnologico assume difficoltà cento volte maggiori rispetto ad altre realtà in cui queste sono state già culturalmente acquisite.

Io mi sto soffermando sugli aspetti inerenti al problema della tecnologia, evoluzione futuribile e realtà. Da questo punto di vista noi, come Regione Siciliana, stiamo tentando di rinnovare il sistema legislativo e amministrativo per rendere più razionale e ragionevole una politica di sviluppo reale della nostra regione.

Una delle considerazioni che facevo sull'evoluzione tecnologica del trasporto si riferiva al "trasporto urbano" che, limitato alla sua area geografica, va a interessare problematiche turistiche di grandissimo valore. Noi abbiamo realtà urbane fortemente caratterizzate da un prodotto turistico-culturale di grandissimo valore internazionale: dovremmo allora mostrarlo nel suo massimo splendore per determinare l'effettivo dialogo tra il visitatore e il patrimonio artistico e culturale. E, quindi, non v'è dubbio che tutte le definizioni che andiamo trovando con l'inserimento delle varie organizzazioni, sia dal punto di vista gestionale, sia da quello infrastrutturale, ci permettono di andare a determinare, per esempio, un procedimento di innovazione tecnologica del sistema dei trasporti nelle aree urbane che ci consente, oltre a determinare una maggiore fruibilità dei centri storici di interesse turistico attraverso un uso delle zone oggi più congestionate della città stessa, un minor impatto ambientale, uno snellimento del traffico, il raggiungimento di quei livelli di vivibilità che il visitatore turistico trova arrivando in Sicilia. Una delle riflessioni più ricorrenti che ho registrato intervistando alcuni operatori turistici internazionali è "Peccato! Non ho visto quella determinata opera d'arte, non sono riuscito a raggiungere quella zona perché c'erano lavori in corso, perché il traffico non consentiva l'accesso, perché il sistema di viabilità era particolare". Ciò, allora, diventa uno dei problemi da risolvere per aumentare la

qualità del nostro servizio: lo verifichiamo già nella maggiori città italiane, come Firenze, Roma o Venezia, che, pur avendo già messo in vetrina il loro prodotto turistico nel migliore dei modi, soffrono dei problemi di traffico urbano che riducono le capacità di richiamo del prodotto turistico. Noi che siamo all'inizio di questo procedimento di innovazione tecnologica può darsi che saremo avvantaggiati.

Questi principi innovativi li ritroviamo anche nei nuovi sistemi di mobilità extraurbana, per non parlare delle autostrade. È impensabile che in Sicilia vi sia una serie di incompiute che non consentono di determinare quel sistema già progettato negli anni sessanta che prevedeva il sistema fondamentale "perimetrico" con il sistema "dorsale" che doveva attraversarla nella sua interezza.

Non ultimo vi è anche il problema derivante dalla riforma del Ministero dei Lavori Pubblici con il trasferimento delle strade statali alle Regioni che ha visto, guarda caso, un comportamento stranissimo, delle Regioni meridionali, contrapposto a quello delle Regioni del nord. Il Ministero voleva trasferirci tutto e noi ci siamo rifiutati, mentre le Regioni del nord volevano tutto e il Ministero non lo ha concesso. Questo atteggiamento deriva dal fatto che mentre il sistema stradale del nord ha una sua funzionalità, nel senso che le spese di manutenzione sono state sostenute dall'ANAS, noi invece dovremmo ricominciare dall'inizio perché il sistema delle strade statali non è adeguato alle normative vigenti: ciò vuol dire che la Regione Siciliana avrebbe dovuto assumere tutto l'onere per rammodernarlo. Siamo riusciti a chiudere con un decreto interministeriale che ci ha trasferito 1.050 chilometri di strade statali con l'impegno, da parte del Ministero, di completare il sistema dorsale e altri sistemi di fuga previsti in considerazione del fatto che la Sicilia è una zona fortemente sismica. Inoltre, dovrebbero completare la "strada del barocco" che ci consentirà un rilancio il livello internazionale del turismo in quella zona anche perché Noto è stata dichiarata dall'UNESCO città di interesse mondiale.

Passiamo adesso alla problematica del trasporto marittimo. Da sempre si sostiene che il sistema di trasporto marittimo per un'isola è fondamentale rispetto a qualunque altra modalità di trasporto. Non-

stante questo, il PGT si ferma ad una certa parte dell'Italia, dichiara Gioia Tauro l'elemento finale del sistema portuale italiano e relega la parte restante al solo sistema di cabotaggio. Tutto questo determina problematiche notevolissime non solo in materia di turismo, ma anche nel sistema produttivo isolano, perché non v'è dubbio che con l'evoluzione della logistica, che assume sempre più importanza in un sistema economico moderno, posto al confine di riferimento internazionale a Gioia Tauro come *hub* portuale meridionale, comporterà, nelle nostre scelte produttive, condizionamenti a quel tipo di sistema che relegherà il ruolo di "piattaforma mediterranea" che si è dato alla Sicilia ad elemento sussidiario del sistema principale che è quello europeo e che si ferma a Gioia Tauro. Con la grave conseguenza, per dichiarazione dell'attuale Presidente della Comunità Europea, che l'Europa guarderà a est e non più a sud, e ciò non sarà indifferente perché andremo ad attenzionare realtà in via di sviluppo delle aree orientali che sono fortemente concorrenti col sistema meridionale, con involuzioni di tipo strategico che scateneranno reazioni del mondo nord-africano poiché muteranno le strategie di sviluppo da parte euro-africana. Siccome la Sicilia è il baricentro di questa realtà internazionale ritengo che gli studiosi di economia, del sociale e della politica debbano attenzionare questa realtà che si sta affermando e che, in materia di turismo, contrasta con le tendenze internazionali. Infatti, mentre il Mediterraneo è il centro di riferimento dello sviluppo turistico nei prossimi venti anni, noi andiamo a creare condizioni di sviluppo che contrastano le esigenze reali del fenomeno.

Allora, soltanto l'iniziativa privata, soltanto una scelta politica intelligente delle regioni meridionali può determinare un imbrigliamento del sistema internazionale del turismo e farlo diventare lo strumento di propulsione e di sviluppo dell'intero bacino. Questa, secondo me, può essere l'unica strategia vincente che possiamo realizzare.

Il trasporto marittimo trova un momento di forte attenzione, sia perché è la via più economica per arrivare in Sicilia, sia perché l'evoluzione tecnologica in questo settore è di grandissima importanza: abbiamo riduzioni dei tempi tecnici, dei costi di gestione delle società e, allo stesso tempo, grandi capacità di traffico, ferma restando la carenza di infrastrut-

ture. Ecco perché parlo di un “sistema armonico” che tenga conto della evoluzione tecnologica, in modo da predisporre le infrastrutture per soddisfare quelle necessità che la tecnologia imporrà nel mondo. In caso di fallimento diverremo la “landa” del Mediterraneo.

Abbiamo registrato con grande soddisfazione il fatto che proprio l’attenzione della politica turistica internazionale vede la nostra Regione come uno dei punti di maggiore riferimento del “turismo crocieristico”, che va assumendo sempre più importanza perché inserisce nella logica del viaggio la visita in un’area geografica che non è facile raggiungere, con navi di grande prestigio, come quella della “Costa”. Tutto questo considerando il fatto che un’altra parte della Sicilia non può essere contattata a causa di incapacità infrastrutturali. L’operatore economico del turismo dovrebbe organizzarsi per consentire, attraverso un sistema di trasporti connesso a quello principale visite periferiche o perimetrali della realtà siciliana. Quando pensiamo che restano fuori da questa logica bacini turistici come Agrigento, Siracusa e Trapani, credo di avere detto abbastanza sulla necessità di questo tipo di evoluzione.

Per completare il quadro, stiamo puntando fortemente, come Regione siciliana, su un intervento diretto ad attuare un sistema di pianificazione della portualità turistica. La domanda di turismo nautico in Sicilia è enorme: per questo abbiamo già investito circa sessanta miliardi di lire con il POP 1994-99, adesso pensiamo di realizzare un intervento più massiccio attraverso Agenda 2000 proprio per completare un sistema che veda la localizzazione della portualità turistica in termini squisitamente turistici e non marittimi. Il porto va realizzato a seguito di un’analisi del territorio, non guardando dalla terra verso il mare, ma guardando dal mare verso la terra. A noi interessa che arrivando, per esempio, a Cefalù il diportista possa visitare l’entroterra, arricchendo e determinando così quello sviluppo turistico della Sicilia.

Il *punto dolens* della nostra realtà è il trasporto aereo perché manca una politica del trasporto aereo per e dalla Sicilia. Noi abbiamo sollecitazioni continue da parte di vettori esteri che ci incitano a realizzare società miste per superare l’*impasse* dell’Alitalia,

che, considerando i dati, il nemico numero uno della Sicilia per le tariffe applicate, le più alte che esistono al mondo: per andare a Milano si paga quanto per andare a Pechino, per andare a Tripoli prima devo transitare a Milano. È un sistema che non fa assolutamente gli interessi della Sicilia e che è conseguenza la logica della mancanza di concorrenza. Ritengo però che la compagnia di bandiera dovrebbe essere sensibile all'ipotesi di crescita delle aree sottosviluppate e pensare ad una "coniugazione col mercato" diversa da quella che le strette esigenze di gestione impongono. Se posso transitare da comprendere il fatto che l'Alitalia destina un aeromobile ad una tratta più produttiva della Palermo-Tripoli, ritengo però che non possa determinare l'isolamento della Sicilia dalle isole minori. Avevamo i collegamenti Roma-Palermo- Lampedusa, Roma-Palermo-Pantelleria, ma hanno tagliato anche questi, con conseguenze stranissime quali il nascere di compagnie aeree di piccolo cabotaggio, con problemi di sicurezza e la perdita, da parte dell'Alitalia, dei mercati tradizionali di queste isole minori (perché se io da Roma non posso più arrivare a Lampedusa o a Pantelleria sicuramente andrò a Palma di Maiorca o in altre località). È chiaro, quindi, che un certo tipo di esame del mercato va fatto e opportunamente stimolato.

Il progresso tecnologico, proprio nel trasporto aereo, determina tutta una serie di inserimenti, dal punto di vista della gestione del traffico aereo, della radio assistenza, dei sistemi ottici di avvicinamento, che per buona parte i nostri aeroporti siciliani già possiedono. Al contrario il sistema a terra ancora necessita di introduzioni che hanno diretta rifluenza sul turismo, come l'inserimento dell'*auto-checking* e la pianificazione informatizzata degli itinerari, con la quale stiamo cercando di dare all'ipotetico viaggiatore, sia individuale in gruppo, la conoscenza *a priori* del trasporto aereo per la Sicilia.

Tutti elementi, questi, che si vanno via via inserendo essenzialmente grazie all'apporto dei privati.

Per concludere, la *new economy* migliorerà non soltanto la infrastruttura – che è l'elemento già valutato dalla "vecchia economia"

– ma sarà diretta a produrre nuovi servizi di qualità: è questo il vero collegamento tra benefici del turismo ed evoluzione della tecnologia.

GIOVANNI PARILLO

(c.s.)

La relazione del dottor Porretto ci ha fornito un quadro allarmante dei vincoli posti allo sviluppo turistico in Sicilia, pur costituendo questo un fattore di crescita fondamentale per quest'isola.

È bene ricordare come il fatto che la Sicilia sia dotata di un ineguagliabile patrimonio artistico e naturalistico non la pone al riparo da rischi rilevanti, considerato che uno degli effetti dell'impiego massiccio delle nuove tecnologie è anche quello di una possibile trasformazione delle caratteristiche di fruizione del bene turistico, nel senso di potere sempre più fare a meno di un rapporto fisico tra bene e soggetto fruitore, potendo appunto le nuove tecnologie realizzare relazioni sempre più virtuali.

Per questo si impone la necessità di assicurare con decisione e tempestività ai flussi turistici un sistema logistico efficiente e competitivo.

Diamo ora inizio al dibattito.

DIBATTITO

SERGIO LA CHINA

*(Ordinario di diritto processuale civile nella Facoltà di Giurisprudenza
dell'Università di Genova)*

Desidero fare un breve riferimento alla relazione del professor Falzea, estremamente ricca di stimoli, che, con riguardo ai tempi di reazione del mondo del diritto alle nuove tecnologie, aveva tracciato una sequenza lineare, ovviamente realistica, che in un arco temporale abbastanza lungo comprende prima la disciplina, poi la normazione e, infine, la decisione del caso concreto da parte dell'autorità giudiziaria. Ma, talvolta, questa sequenza viene sconvolta: quando l'intervento dell'autorità giudiziaria è sollecitato da richieste in forma di tutela d'urgenza. Ecco che sorgono dei problemi abbastanza rilevanti: questo giudice si trova solo, davanti ad una questione che non è ancora matura sul piano della dottrina, né risolta sul piano normativo e, tante volte, neppure sul piano dell'etica.

Immaginiamo, per esempio, l'ipotesi di una ASL che decide di disfarsi di un po' di embrioni congelati e lo ordina ad un suo tecnico, ma quest'ultimo fa obiezione di coscienza e si rifiuta di provvedere, ricorre al giudice civile e richiede che, in via d'urgenza, sia sospeso l'ordine impartito nei suoi confronti. Sul piano dei criteri normativi da seguire il giudice non ha nulla da fare, salvo che, in sede cautelare, ricorrere al principio del c.d. *fumus boni juris*. Ma quello che potrebbe essere utile per questo giudice, aggredito dalla necessità di risolvere un caso prima che sia organizzato in norma, è il profilo della dannosità. Qui il discorso si può allargare: la scienza è praticamente incoercibile e insindacabile e la ricerca scientifica non è soggetta ad alcuna valutazione etica - sul piano della tecnologia tante volte si indugia in tale valutazione -

ma lo strumento tecnico in realtà non è buono, né cattivo, è l'uomo che lo può usare bene o male.

Questo è un discorso vero, però, fino a un certo punto, perché vi possono essere casi di ricerca e di tecnologia applicata in cui lo strumento non è indifferente. Per esempio, la ricerca farmaceutica ha lo scopo preciso di raggiungere risultati positivi, e lo stesso si può affermare per la ricerca sui cibi transgenici e per quella di farmaci frutto delle manipolazioni genetiche. Quindi, vi sono larghissimi settori che non sono affatto indifferenti alla qualità dell'esito; se vi è la probabilità di un danno imminente, questa può essere lo spunto per l'intervento del giudice che risponderebbe così al principio di precauzione, quanto meno nell'attesa che tutto sia chiarito dal legislatore. La ricerca scientifica pura vada avanti, mentre per la ricerca applicata, se riguarda la persona, dovrebbe valere tale principio: in questo modo si otterrebbe la possibilità di giudicare anche casi quali quello summenzionato. Se possiamo accettare che la ricerca scientifica non sia giudicata che da se stessa, non potremmo dire lo stesso delle sue applicazioni tecnologiche; esse rientrano nel mondo dei valori, e sotto il profilo, quanto meno, della temuta dannosità, anche l'innovazione tecnologica deve osservare certi limiti.

MARIA GIOVANNA VERMIGLIO

(Dottoranda di ricerca in Diritto della navigazione e dei trasporti)

Desidero rivolgere due domande al professore Zunarelli.

La prima fa riferimento all'accordo di programma e di servizio, del quale sottolineava la ripetitività di contenuti rispetto allo strumento di pianificazione generale e la mancanza di sanzioni per dare immediata operatività agli stessi. Forse questo può derivare dal carattere tecnico delle norme che sono previste e, quindi, dalla difficoltà di trovare uno strumento coercitivo e di distinguere in via più generale la discrezionalità tecnica dalla discrezionalità amministrativa e dal merito amministrativo?

La seconda domanda riguarda lo strumento di pianificazione generale. Abbiamo visto che ha un contenuto essenzialmente programmatico e di predisposizione di fini, e da qui l'inidoneità di incidere su situazioni giuridiche soggettive. Tuttavia, pensando agli strumenti di pianificazione urbanistica che anche a livello generale possono prevedere dei vincoli che ledono immediatamente posizioni giuridiche soggettive, ci sono nel Piano Generale dei Trasporti clausole che hanno un immediato contenuto precettivo e, se così è, quali sono i rimedi anche con riferimento alla nuova legge sul processo amministrativo, la n. 205 del 2000, che ricomprende nel concetto di servizio pubblico i trasporti?

SILVIO BUSTI

*(Associato di Diritto dei Trasporti nella Facoltà di Giurisprudenza
dell'Università di Trento)*

Considerato che il professore Zunarelli ha operato bene per la nuova versione del Piano Generale dei Trasporti, diventato da Piano Generale dei Trasporti *sic et simpliciter* Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, attesa l'estrema rilevanza che la prestazione del trasporto ha nella prestazione dei servizi di logistica, volevo chiedergli se non ritiene opportuno, nell'immediato futuro, estendere la denominazione e la portata del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica anche al fenomeno del turismo. Come evidenziato dal dottor Porretto nella sua brillante relazione, il trasporto è una componente, se non necessaria, visto che si può far turismo anche a piedi, comunque importantissima del turismo.

Ancora, al professore Zunarelli, non pensa che si potrà in un prossimo futuro arrivare ad un piano generale integrato di trasporto, logistica e turismo, pur nell'ovvio rispetto delle competenze primarie regionali in materia turistica?

GIOVANNI PARILLO

(c.s.)

La risposta al professore Zunarelli, ma anche al dottore Porretto che è stato chiamato in causa rispetto a questo interessantissimo quesito sui piani integrati.

STEFANO ZUNARELLI

(c.s.)

Innanzitutto, ringrazio la dottoressa Vermiglio per le domande, entrambe molto interessanti.

Per quel che riguarda i limiti dello strumento dei contratti di servizio e degli accordi di programma, la mia impressione è che dal punto di vista puramente tecnico questi limiti siano in fase di superamento. Gli ultimi contratti di servizio prevedono effettivamente sanzioni per il caso di inadempimento da parte del soggetto che assume l'obbligo di effettuare le prestazioni di trasporto. Ciò è riscontrabile, ad esempio, sia per il contratto di servizio delle Poste italiane, sia per quello delle FS. Il vero problema è l'applicazione effettiva di queste sanzioni e, comunque, l'individuazione di sanzioni adeguate rispetto alla finalità di assicurare un livello di servizi soddisfacente per le comunità interessate. Il problema è che sulla effettività non solo dell'applicazione delle sanzioni, ma in generale del potere di condizionamento del soggetto programmatore, incide la natura squisitamente pubblica del soggetto programmato. È molto difficile, così, che il Comune di Catania applichi delle sanzioni ad una azienda, in futuro una S.p.A., di cui deterrà l'80 per cento delle azioni (se non il 99 per cento come in alcuni casi). Ed è per questo che, pur non essendo certamente un fautore delle privatizzazioni a tutti i costi, credo che indubbiamente una scissione effettiva tra soggetto regolatore e soggetto regolato, anche dal punto di vista del controllo, sicuramente faciliterebbe questo ruolo di indirizzo, programmazione, controllo e applicazione delle sanzioni da parte del regolatore. I prossimi anni ci daranno risposte circa l'effettività di questo meccanismo

di controllo tramite i contratti di servizio nel momento in cui regolato e regolatore fanno capo, comunque, allo stesso ente.

Diverso è il discorso per quanto riguarda la questione della vincolatività del Piano. Il professore Sciullo ci ha risposto quando ha detto che oggi, sul piano teorico-giuridico, il Piano vincola solo l'amministrazione che lo ha emanato, quindi l'amministrazione centrale dello Stato. Comunque, trattandosi di enunciazione, di principi e di obiettivi, tutt'al più è con riferimento a questi principi e obiettivi che questo problema sussiste. Per venire in concreto alla sua domanda, si può porre il problema se un privato, che di fronte all'enunciazione di principio per cui la gestione aeroportuale deve essere realizzata garantendo la liberalizzazione dei servizi di *handling*, come indicato dal Piano, riscontri poi che gli atti concreti dell'ENAC si discostano da questa enunciazione di principio, possa impugnare un atto che si ponga in contrasto con quanto previsto dal Piano. La mia risposta è positiva, anche se occorrerà verificare se la giurisprudenza attribuirà questo valore alle enunciazioni di principio contenute nel Piano.

Personalmente sono perfettamente d'accordo con il professore Busti per quel che riguarda un ampliamento, in futuro, dell'oggetto dei piani generali nel settore del trasporto. Sottolineo che già l'attuale Piano è destinato ad essere sottoscritto dai Ministri del Trasporto, dell'Ambiente e dei Lavori Pubblici. Un coinvolgimento pure dell'Amministrazione preposta al turismo credo che sia nelle cose, anche se il coordinamento con le competenze delle Regioni in materia potrebbe creare qualche problema.

AGOSTINO PORRETTO

(c.s.)

In relazione a quanto detto dal professor Zunarelli, posso fare riferimento ad un'esperienza regionale. Mi sono posto il problema della necessità di una armonizzazione, che è uno degli aspetti fondamentali di una strategia amministrativa che traduca i fatti di politica economica in fatti composti per raggiungere gli obiettivi. Le difficoltà non sono solo di carattere politico, perché il problema fondamentale è trovare strumenti coercitivi dell'azione di coordinamento: infatti, siamo in presenza di tre Ministeri, di competenze specifiche regionali, perché la Sicilia è Regione a Statuto speciale, e poi all'interno di questa stessa realtà regionale di altre conflittualità.

Io mi sono posto il problema di determinare una pianificazione, e non v'è dubbio che elementi fondamentali nella pianificazione del turismo sono il territorio, i trasporti, e, poi, altri aspetti, come la formazione al lavoro. Sto seguendo una strategia, fatta di accordi bilaterali con le amministrazioni regionali. Per esempio con l'Assessorato Regionale del Lavoro abbiamo realizzato un protocollo d'intesa con cui stabilire congiuntamente il perché della formazione di un certo tipo di lavoratore; con l'Assessorato del Territorio, stiamo realizzando un Protocollo d'intesa con cui stabilire le aree d'interesse turistico e gli interventi che possono realizzarsi, sia in termini di infrastrutture e di ricettività, sia in quelli di fruibilità dei beni o del prodotto turistico che esiste in quella determinata zona. C'è sembrata la strada più *soft*, perché determinare azioni di tipo legislativo che impongono certi determinati comportamenti può trovare difficoltà attuative che poi pongono nel nulla l'intera azione che la legge stessa si prefigge, mentre l'intesa della parte burocratica

della Regione con i vertici politici coinvolti, per la realizzazione di progetti comuni può dare risultati. Vedremo i risultati, e poi potremo dire che in Sicilia abbiamo fatto un esperimento da esportare in altre realtà.

Aggiungo che in materia di pianificazione del turismo, poiché la logica del settore non privilegia l'area geografica ma il prodotto turistico, ci stiamo collegando con la Regione Calabria e con la Grecia con un progetto MED per realizzare la via di Ulisse "che vedrà il culmine una regata internazionale che dalla Grecia arriverà in Sicilia".